ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 63**

12 Απριλίου 2016

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4379

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Νέας Ζηλανδίας και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος η Συμφωνία Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Νέας Ζηλανδίας, που υπογράφηκε στη Λειψία στις 28 Μαΐου 2015, το κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ

ΠΡΟΟΙΜΙΟ
Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας
και
η Κυβέρνηση της Νέας Ζηλανδίας

Αποτελώντας μέρη της Σύμβασης για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που συνάφθηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

Επιθυμώντας να προωθήσουν ένα σύστημα διεθνών αεροπορικών μεταφορών βασιζόμενο στον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών στην αγορά με ελάχιστη κυβερνητική παρέμβαση και ρύθμιση.

Αναγνωρίζοντας ότι οι αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες ενισχύουν το εμπόριο, την ευημερία των καταναλωτών και την οικονομική ανάπτυξη.

Επισημαίνοντας την Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Νέας Ζηλανδίας σχετικά με ορισμένες πτυχές των αεροπορικών υπηρεσιών της 21ης Ιουνίου 2006.

Επιθυμώντας να διασφαλίσουν τον μέγιστο βαθμό ασφάλειας και προστασίας στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και επαναλαμβάνοντας την σοβαρή ανησυχία τους για ενέργειες ή απειλές κατά της ασφάλειας των αεροσκαφών, που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων ή ιδιοκτησίας, επηρεάζουν δυσμενώς την εκτέλεση των αεροπορικών μεταφορών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας· και

Επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν μία Συμφωνία με σκοπό την ίδρυση και λειτουργία τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων εδαφών τους.

Συμφώνησαν στα ακόλουθα:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τον σκοπό της παρούσας Συμφωνίας, εκτός εάν το κείμενο ορίζει διαφορετικά:

α. Ο όρος «Αεροναυτικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και κάθε πρόσωπο ή όργανο που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί οιαδήποτε καθήκοντα που επί του παρόντος εκτελούνται" από την εν λόγω Αρχή ή παρόμοιες λειτουργίες και στην περίπτωση της Νέας Ζηλανδίας, τον αρμόδιο Υπουργό για την Πολιτική Αεροπορία και κάθε πρόσωπο ή όργανο που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί οιαδήποτε λειτουργία που επί του παρόντος εκτελείται από τον εν λόγω Οργανισμό ή παρόμοιες λειτουργίες.

β. Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει την Σύμβαση για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία συνάφθηκε στο Σικάγο, στις επτά Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:

(i) κάθε τροποποίηση αυτής, η οποία έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94 (α) αυτής και έχει κυρωθεί και από τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη· και

(ii) οιοδήποτε Παράρτημα ή τροποποιήσεις αυτού, οι οποίες υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το Άρθρο 90 της Σύμβασης αυτής, στο μέτρο που η εν λόγω τροποποίηση ή Παράρτημα ισχύει κατά οιαδήποτε δεδομένη στιγμή για αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της που επισυνάπτεται στην πα-

ρούσα και κάθε Πρωτόκολλο ή συναφή έγγραφα που τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα.

δ. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει μία αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί και εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

ε., Ο όρος «συμφωνηθέντα δρομολόγια» σημαίνει τα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για την μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, ξεχωριστά ή από κοινού.

στ. Ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με ένα αεροσκάφος σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο του αεροσκάφους που διατίθεται για μία διαδρομή ή τμήμα διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με «ένα συμφωνηθέν δρομολόγιο» σημαίνει την χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για το εν λόγω δρομολόγιο, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα των δρομολογίων του εν λόγω αεροσκάφους σε μία δεδομένη περίοδο και διαδρομή ή τμήμα διαδρομής.

ζ. Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με το Κράτος φέρει τη σημασία του Άρθρου 2 της Σύμβασης υπό την προϋπόθεση ότι στην περίπτωση της Νέας Ζηλανδίας, ο όρος «επικράτεια» θα εξαιρεί το Τόκελαου (Tokelau).

η. Οι όροι «αεροπορικό δρομολόγιο», «διεθνές αεροπορικό δρομολόγιο», «αεροπορική εταιρεία» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν την σημασία αντίστοιχα που τους έχει αποδοθεί στο Άρθρο 96 της Σύμβασης.

θ. Ο όρος «ναύλος» σημαίνει την τιμή που θα χρεωθεί για την μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους βάσει των οποίων ισχύουν αυτές οι τιμές, συμπεριλαμβανομένων τιμών και προϋποθέσεων για πρακτορείο και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες που εκτελούνταν από τον μεταφορέα σε σχέση. με την αεροπορική μεταφορά, αλλά εξαιρουμένων των αμοιβών και όρων μεταφοράς ταχυδρομείου.

ι. Ο όρος «τέλος χρήσεως» σημαίνει το τέλος που επιβάλλεται σε αεροπορικές γραμμές για την παροχή ιδιοκτησίας ή εγκαταστάσεων αεροδρομίου, αεροναυτιλίας ή ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

κ. Ο όρος «Συνθήκες της ΕΕ» σημαίνει την Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την Συνθήκη για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

λ, Ο όρος «Κράτος Μέλος» σημαίνει ένα Κράτος που είναι σήμερα ή στο μέλλον συμβαλλόμενο μέρος στις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι κατανοητό όπ οι τίτλοι που δίδονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή επεκτείνουν κατά οιονδήποτε τρόπο τις σημασίες κάποιας από τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2
Παροχή Δικαιωμάτων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εκχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για την εκτέλεση των προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ώς εξής:

α. Να υπερίπταται, χωρίς να προσγειώνεται, της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου μέρους.

β. Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια για μη εμπορικούς λόγους· και

γ. Να σταθμεύει στην εν λόγω επικράτεια στα σημεία της(ων) διαδρομής(ών) που καθορίζονται στον Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση για διεθνή κυκλοφορία επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, ξεχωριστά ή σε συνδυασμό.

2. Τίποτα στις διατάξεις της παραγράφου (1) δεν θα κριθεί πως εκχωρεί στην αεροπορική γραμμή του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, το δικαίωμα να επιβιβάζει στην περιοχή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο με αμοιβή ή μίσθωση και τα οποία προορίζονται για άλλο σημείο στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3
Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να διορίσει και να ενημερώσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μέσω της διπλωματικής οδού, μία ή περισσότερες αεροπορικές γραμμές με σκοπό την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές και να αποσύρει ή να αλλάξει τους εν λόγω διορισμούς.

2. Με την παραλαβή του εν λόγω διορισμού το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα εκχωρήσει τις κατάλληλες εξουσιοδότησες και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i. η αεροπορική εταιρεία είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει των Συνθηκών της ΕΕ και διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης από Κράτος Μέλος σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

ii. αποτελεσματικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας ασκείται και τηρείται από το Κράτος Μέλος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η αρμόδια αεροναυτική αρχή προσδιορίζεται ξεκάθαρα στον διορισμό·

iii. η αεροπορική εταιρεία έχει την κύρια έδρα της στο έδαφος του Κράτους Μέλους από το οποίο έλαβε την Άδεια Εκμετάλλευσης· και

iv. την αεροπορική εταιρεία κατέχουν, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία και ελέγχουν αποτελεσματικά τα Κράτη Μέλη και/ή υπήκοοι των Κρατών Μελών, και/ή η Δημοκρατία της Ισλανδίας, το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν, το Βασίλειο της Νορβηγίας ή η Ελβετική Συνομοσπονδία και/ή οι υπήκοοι των άλλων αυτών κρατών·

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Νέα Ζηλανδία:

i. έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής της δραστηριότητας και τον τόπο ίδρυσής της στη Νέα Ζηλανδία· και

ii. η Νέα Ζηλανδία κατέχει και διατηρεί αποτελεσματικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας· και

γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κρίνεται κατάλληλη πως πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τους νόμους και τους κανονισμούς που συνήθως εφαρμόζονται - σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Σύμβασης - για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος που διορίζεται.

3. Με την παραλαβή της εξουσιοδότησης λειτουργίας της παραγράφου (2), μία διορισμένη αεροπορική εταιρεία δύναται ανά πάσα στιγμή, να ξεκινήσει την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων για τα οποία διορίστηκε, υπό τον όρο ότι η αεροπορική εταιρεία συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4
Αναστολή και Ανάκληση

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακαλέσει, αναστείλει ή περιορίσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες μίας αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, όταν:

α) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που έχει διοριστεί από την Ελληνική Δημοκρατία:

i. η αεροπορική εταιρεία δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει της Συνθήκης της ΕΕ ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό δίκαιο· ή

ii. ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται ή δεν τηρείται από το Κράτος Μέλος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα, ή η σχετική αεροπορική αρχή δεν προσδιορίζεται ξεκάθαρα στον διορισμό· ή

iii. η αεροπορική εταιρεία δεν έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στο έδαφος του Κράτους Μέλους από το οποίο έχει λάβει την Άδεια Εκμετάλλευσης· ή

iv. την αεροπορική εταιρεία κατέχουν, άμεσα ή δια ιδιοκτησίας κατά πλειοψηφία, ή δεν ελέγχουν αποτελεσματικά τα Κράτη Μέλη και/ή υπήκοοι των Κρατών Μελών, και/ή η Δημοκρατία της Ισλανδίας, το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν, το Βασίλειο της Νορβηγίας ή η Ελβετική Συνομοσπονδία και/ή οι υπήκοοι των άλλων αυτών κρατών· ή

v. η αεροπορική εταιρεία έχει ήδη εξουσιοδοτηθεί να λειτουργεί- βάσει διμερούς αεροπορικής συμφωνίας μεταξύ της Νέας Ζηλανδίας και άλλου Κράτους Μέλους και η Νέα Ζηλανδία μπορεί να επιδείξει ότι ασκώντας δικαιώματα κίνησης βάσει της παρούσας Συμφωνίας σε διαδρομή που περιλαμβάνει σημείο σε αυτό το άλλο Κράτος Μέλος, θα καταστρατηγούσε τους περιορισμούς στα δικαιώματα κίνησης που επιβάλλονται από αυτή την άλλη συμφωνία· ή

vi, η αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί κατέχει Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα που εκδόθηκε από άλλο Κράτος Μέλος και δεν υφίσταται διμερής αεροπορική συμφωνία μεταξύ της Νέας Ζηλανδίας και του άλλου αυτού Κράτους Μέλους και ότι το Κράτος Μέλος έχει αρνηθεί να παραχωρήσει δικαιώματα κίνησης σε αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί από τη Νέα Ζηλανδία·

β) στην περίπτωση αεροπορικής εταιρείας που διορίζει η Νέα Ζηλανδία:

i. η αεροπορική εταιρεία δεν έχει συσταθεί ή δεν έχει την κύρια έδρα της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στο έδαφος της Νέας Ζηλανδίας·

ii. ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας δεν ασκείται στη Νέα Ζηλανδία·

γ) η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν δύναται να αποδείξει πως είναι κατάλληλη να πληροί τις προϋποθέσεις που καθορίζονται βάσει των νόμων και των κανονισμών που συνήθως και εύλογα εφαρμόζονται σε συμφωνία με την Συνθήκη στην λειτουργία των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος που λαμβάνει τον διορισμό·

δ) η αεροπορική εταιρεία αδυνατεί να συμμορφωθεί με τους νόμους και/ή τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους που εκχωρεί τα δικαιώματα αυτά· ή

ε) η αεροπορική εταιρεία αδυνατεί διαφορετικά να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπει η παρούσα Συμφωνία.

2. Εκτός εάν άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των προϋποθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου είναι ουσιαστική για να αποφευχθούν· περαιτέρω παραβιάσεις των νόμων και/ή των κανονισμών, το εν λόγω δικαίωμα θα ασκείται μόνο μετά από διαβούλευση με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Το παρόν Άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους να παρακρατεί, ανακαλεί, περιορίζει ή επιβάλλει προϋποθέσεις για την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή τεχνικές άδειες της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 8 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5
Εφαρμογή των Νόμων και των Κανονισμών

1. Οι νόμοι, κανονισμοί και διαδικασίες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που αφορούν την είσοδο, παραμονή ή αναχώρηση από την επικράτειά του, αεροσκάφους που εμπλέκεται σε διεθνή αεροναυτιλία, ή τη λειτουργία και πλοήγηση του εν λόγω αεροσκάφους, θα τηρούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, με την είσοδο, την παραμονή και κατά την αναχώρηση από την εν λόγω επικράτεια.

2. Οι νόμοι και κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους αναφορικά με την είσοδο, άδεια, παραμονή ή διέλευση, αποδημία ή μετανάστευση, διαβατήρια, τελωνεία και τα μέτρα απομόνωσης (καραντίνα), θα τηρούνται από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και από ή εκ μέρους του πληρώματος του, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου που μεταφέρονται κατά την διαμετακόμιση, με την είσοδο, την παραμονή και κατά την αναχώρηση από την επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα δίνει προτεραιότητα στις δικές του ή κάποια άλλη αεροπορική εταιρεία έναντι της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που ασχολείται με παρόμοιες διεθνείς αεροπορικές μεταφορές κατά την εφαρμογή των κανόνων τελωνείου, μετανάστευσης, καραντίνας και παρόμοιων κανονισμών.

4. Οι επιβάτες, αποσκευές και το φορτίο που απευθείας διέρχονται από την επικράτεια και του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και δεν εγκαταλείπουν τον χώρο του αεροδρομίου που κρατείται για τον εν λόγω σκοπό, θα υπόκεινται μόνο σε απλό έλεγχο. Οι αποσκευές και το φορτίο σε απευθείας διέλευση θα εξαιρούνται από τους τελωνειακούς δασμούς και λοιπούς συναφείς φόρους.

Άρθρο 6
Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών

1. Πιστοποιητικά πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που εκδίδονται ή κυρώνονται σύμφωνα

με τους νόμους και κανονισμούς του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας των νόμων και κανονισμών, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και παραμένουν σε ισχύ, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος με σκοπό την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, υπό τον όρο πάντα ότι οι προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες έχουν εκδοθεί ή κυρωθεί τα εν λόγω πιστοποιητικά ή οι άδειες ισούνται με ή είναι άνω των ελάχιστων ορίων που έχουν καθοριστεί από την Σύμβαση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος τηρεί το δικαίωμα ωστόσο να αρνηθεί να ανα?-γυρίσει, με σκοπό τις πτήσεις υπεράνω της εγκράτειας του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που έχουν εκχωρηθεί σε δικούς του υπηκόους ή κριθεί έγκυρα για εκείνους από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από κάθε άλλο Κράτος.

2. Εάν τα προνόμια ή οι προϋποθέσεις για τις άδειες ή τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στην παράγραφο (1) ανωτέρω, τα οποία έχουν εκδοθεί από τις Αεροναυτικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους προς οιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία, ή αναφορικά με αεροσκάφος που εκτελεί τα συμφωνηθέντα . δρομολόγια στις συγκεκριμένες . διαδρομές, επιτρέψουν διαφοροποίηση από τα πρότυπα που έχει καθιερώσει η Σύμβαση και η διαφορά αυτή έχει υποβληθεί στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι Αεροναυτικές Αρχές του άλλου. Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις σύμφωνα με το Άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας με τις Αεροναυτικές Αρχές εκείνου του Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να βεβαιωθούν πως η πρακτική υπό συζήτηση είναι αποδεκτή σε αυτά. Η αδυναμία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας θα αποτελεί βάση για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7
Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις ανά πάσα στιγμή, αναφορικά με τα πρότυπα ασφάλειας που τηρούνται, αναφορικά με αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σε οιαδήποτε περιοχή σχετικά με το πλήρωμα αεροσκάφους, το αεροσκάφος ή την λειτουργία του αεροσκάφους. Οι εν λόγω διαβουλεύσεις θα λάβουν χώρα εντός 30 ημερών από την υποβολή του αιτήματος αυτού.

2. Εάν, κατόπιν των εν λόγω διαβουλεύσεων, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος κρίνει πως τα πρότυπα ασφάλειας σε περιοχές που αναφέρονται στην παράγραφο (1) που είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα πρότυπα που καθιερώθηκαν την στιγμή εκείνη σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγο, δεν τηρούνται και δεν εφαρμόζονται αποτελεσματικά από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος αναφορικά με αεροπορικές εταιρείες που έχει διορίσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ειδοποιήσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τα ευρήματα αυτά και για τα μέτρα που θεωρούνται αναγκαία για την συμμόρφωση προς τα ελάχιστα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα προβεί στις κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες. Η αδυναμία από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες εντός 15 ημερών ή εντός ανάλογης μεγαλύτερης χρονικής περιόδου όπως θα έχει συμφωνηθεί, θα αποτελεί βάση για την εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Παρά τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγο, συμφωνείται πως κάθε αεροσκάφος που χρησιμοποιείται από ή εκ μέρους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικές εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για δρομολόγιο προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, δύναται, ενώ βρίσκεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης από. τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μέσα και γύρω από το αεροσκάφος για να ελεγχθούν τόσο η ισχύς των εγγράφων, του αεροσκάφους όσο και, εκείνων του πληρώματός του και η προφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (στο παρόν Άρθρο καλείται «επιθεώρηση πίστας»), υπό τον όρο ότι αυτό δεν οδηγεί σε παράλογη καθυστέρηση.

4. Εάν οιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας δώσουν αφορμή για:

α) σοβαρές ανησυχίες πως ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται με τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν καθιερωθεί την στιγμή εκείνη σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, ή

β) σοβαρές ανησυχίες πως υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφάλειας που έχουν καθιερωθεί την στιγμή εκείνη σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, το Συμβαλλόμενο Μέρος που διεξάγει την επιθεώρηση, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης του Σικάγο, δύναται να συμπεράνει πως οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων έχουν εκδοθεί ή αναγνωριστεί ως έγκυρα τα πιστοποιητικά ή οι άδειες αναφορικά με το αεροσκάφος αυτό ή αναφορικά με το πλήρωμα του αεροσκάφους αυτού, ή πως οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων το αεροσκάφος αυτό λειτουργεί, δεν είναι ίσες ή ανώτερες των ελάχιστων προτύπων που έχουν καθιερωθεί σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγο.

5. Στην περίπτωση που η πρόσβαση με σκοπό την εκτέλεση επιθεώρησης πίστας ενός αεροσκάφους που χρησιμοποιεί αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με την παράγραφο (3) ανωτέρω, απαγορευτεί από τον εκπρόσωπο της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών αυτών, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να συμπεράνει πώς εγείρονται σοβαρές ανησυχίες όπως εκείνες που αναφέρονται στη παράγραφο (4) ανωτέρω και να συνάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος τηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή διαφοροποιήσει την ισχύουσα εξουσιοδότηση λειτουργίας μίας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους άμεσα, σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος προβεί, είτε ως αποτέλεσμα επιθεώρησης πίστας, σε μία σειρά επιθεωρήσεων πίστας, σε άρνηση πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, σε διαβουλεύσεις ή λοιπά και η άμεση ενέργεια αυτή είναι ουσιώδης για την ασφάλεια της λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας.

7. Οιαδήποτε ενέργεια από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος σύμφωνα με τις παραγράφους (2) ή (6) πιο πάνω, θα διακόπτεται μόλις η βάση για την λήψη της ενέργειας αυτής πάψει να υφίσταται.

8. Όπου η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει μία αεροπορική εταιρεία, ο ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της οποίας ασκείται και τηρείται από άλλο Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους βάσει του Άρθρου αυτού θα ισχύουν εξίσου αναφορικά με την υιοθέτηση, άσκηση ή διατήρηση των προτύπων ασφάλειας από το άλλο Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναφορικά με την εξουσιοδότηση λειτουργίας της αεροπορικής αυτής εταιρείας.

Άρθρο 8
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς' δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιβεβαιώνουν πως η υποχρέωση του ενός προς το άλλο για την προστασία της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ενάντια σε πράξεις παράνομης επέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς να περιορίζεται η γενικότητα των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργήσουν συγκεκριμένα σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραβάσεων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη, η οποία υπεγράφη στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Κατακράτησης Αεροσκάφους που υπεγράφη στην Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων εναντίον της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, που υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας σε Διεθνή Αεροδρόμια που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, της Σύμβασης για την Επισήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό την Ανίχνευση που συνάφθηκε στο Μόντρεαλ την 1η Μαρτίου 1991 και κάθε άλλη διεθνή συμφωνία στον ίδιο τομέα που μπορεί να επικυρωθεί στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν κατόπιν αιτήματος κάθε απαραίτητη συνδρομή το ένα στο άλλο για την πρόληψη πράξεων παράνομης κατακράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των εν λόγω αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματος, αεροδρομίων και εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας και κάθε άλλης απειλής κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις κοινές σχέσεις τους, θα ενεργήσουν σύμφωνα με τις διατάξεις περί αεροπορικής ασφάλειας που έχει καθιερώσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας και καθορίζονται ως Παραρτήματα της Σύμβασης για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, στον βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις ασφάλειας είναι εφαρμοστέες για τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα απαιτήσουν οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφος που έχει καταχωρηθεί στο δικό τους μητρώο ή εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη που έχουν την κύρια έδρα επιχειρηματικής τους δραστηριότητας- ή την μόνιμη διεύθυνση στην επικράτεια των Συμβαλλόμενων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτεια της σύμφωνα με την Ιδρυτική Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διαθέτουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι εκμεταλλευόμενοι αεροδρόμια στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί πως οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη του θα απαιτείται να παρατηρούν, για αναχώρηση από ή παραμονή στην επικράτειά του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας που συμφωνούν με την ισχύουσα νομοθεσία στη χώρα αυτή, συμπεριλαμβανομένου στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του Δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίσει πως επαρκή μέτρα λαμβάνονται αποτελεσματικά εντός της επικράτειας, για την προστασία του αεροσκάφους και τον προσεκτικό έλεγχο των επιβατών και των αντικειμένων που φέρουν και διενεργούν ελέγχους στο πλήρωμα, τις αποσκευές, το φορτίο και τις αποθήκες του αεροσκάφους πριν και κατά την διάρκεια της επιβίβασης ή φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα εξετάσει επίσης θετικά κάθε αίτημα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για εύλογα ειδικά μέτρα ασφάλειας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

5. Σε περίπτωση περιστατικού ή απειλής περιστατικού παράνομης κατακράτησης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας του εν λόγω αεροσκάφους, των επιβατών και του πληρώματος του, των αεροδρομίων ή εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας,, -τα Συμβαλλόμενα. Μέρη θα βοηθήσουν το ένα το άλλο, διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και με άλλα κατάλληλα μέτρα που έχουν ως σκοπό τον άμεσο και ασφαλή τερματισμό του εν λόγω περιστατικού ή της απειλής αυτού.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λάβει τα κατάλληλα μέτρα που κρίνει εφικτά για να διασφαλιστεί ότι ένα αεροσκάφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που υπόκειται σε ενέργεια παράνομης κατακράτησης ή άλλες ενέργειες παράνομης παρέμβασης και που προσγειώνεται στην επικράτεια του κρατείται στο έδαφος εκτός εάν η αναχώρηση του καθίσταται αναγκαία από την επιτακτική υποχρέωση να προστατευθεί η ανθρώπινη ζωή. Εφόσον είναι εφικτό, τα μέτρα αυτά θα εφαρμόζονται στη βάση αμοιβαίων διαβουλεύσεων.

7. Όταν ένα Συμβαλλόμενος Μέρος έχει εύλογους λόγους να πιστεύει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παρεκκλίνει από τις διατάξεις ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας του παρόντος Άρθρου, οι Αεροναυτικές Αρχές αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν άμεσες διαβουλεύσεις με τις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Αδυναμία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας στα εμπλεκόμενα ζητήματα εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία υποβολής του εν λόγω αιτήματος, θα αποτελεί λόγους άρνησης, ανάκλησης περιορισμού ή επιβολής όρων στην εξουσιοδότηση λειτουργίας και τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Όταν αυτό απαιτείται να γίνει λόγω έκτακτης ανάγκης, ή για να αποτραπεί περαιτέρω μη-συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να λάβει προσωρινά μέτρα πριν την λήξη των δεκαπέντε (15) ημερών.

Άρθρο 9
Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να ιδρύσει γραφεία στις επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για την προώθηση και πώληση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.

2. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους δύναται, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, διαμονή και απασχόληση, να εισάγει και διατηρήσει στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, προσωπικό διοίκησης, πωλήσεων, τεχνικό, λειτουργίας και λοιπό εξειδικευμένο προσωπικό που απαιτείται για την παροχή αεροπορικών υπηρεσιών.

3. Στην περίπτωση διορισμού γενικού αντιπροσώπου ή γενικού αντιπροσώπου πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος αυτός θα διοριστεί σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να εμπλακεί στην πώληση υπηρεσιών αερομεταφοράς στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, άμεσα ή δια των αντιπροσώπων της και κάθε ένας θα μπορεί να αγοράζει τις εν λόγω υπηρεσίες αερομεταφοράς σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα εκχωρεί προς την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το δικαίωμα μεταφοράς στην χώρα του κατόπιν αιτήματος, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς ξένου συναλλάγματος, το πλεόνασμα εσόδων έναντι των δαπανών που επιτεύχθηκε σε σχέση με την διακίνηση επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου στα συμφωνημένα δρομολόγια στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς στην μεταφορά του πλεονάσματος που επιτεύχθηκε από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει επίσης το δικαίωμα να επιβάλει τους ίδιους περιορισμούς στην αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Κατά την εκτέλεση ή τήρηση των εξουσιοδοτημένων υπηρεσιών στις συμφωνηθείσες διαδρομές, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία του ενός Συμβαλλομένου Μέρους μπορεί να συνάπτει συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας όπως κοινή επιχειρηματική δραστηριότητα, δέσμευση θέσεων ή ρυθμίσεις για πτήσεις με κοινό κωδικό, με:

α) αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών· και

β) αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες τρίτης χώρας·

υπό την προϋπόθεση ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες σε ανάλογες ρυθμίσεις διαθέτουν την κατάλληλη εξουσιοδότηση για να λειτουργούν στα εν λόγω δρομολόγια και τμήματά τους και να πληρούν τις προϋποθέσεις που φυσιολογικά ισχύουν σε ανάλογες ρυθμίσεις· όπως λόγου χάρη προστασία και πληροφόρηση του επιβάτη για ευθύνη.

Κάθε εμπλεκόμενη αεροπορική εταιρεία σε πτήσεις με κοινό κωδικό θα καθιστά σαφές στους αγοραστές στο σημείο πώλησης, ποια αεροπορική εταιρεία θα πραγματοποιήσει όντως κάθε τμήμα της υπηρεσίας και με ποια αεροπορική εταιρεία/ή αεροπορικές εταιρείες ο αγοραστής συνάπτει συμβατική σχέση.

Κάθε συχνότητα με κοινό κωδικό που εκτελείται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες και των δύο χωρών θα μετράται: ως μία (1) συχνότητα, ενώ οι υπηρεσίες με κοινό κωδικό του μεταφορέα που εκμεταλλεύεται εμπορικά τη γραμμή δεν θα υπολογίζονται ως συχνότητα.

Όλες οι πτήσεις με κοινό κωδικό θα έχουν προηγουμένως την έγκριση των αρμόδιων αεροναυτικών αρχών τουλάχιστον 30 ημέρες πριν την εκτέλεση.

7. Οι διορισμένοι αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα δικαιούνται να παρέχουν τα συμφωνηθέντα δρομολόγια χρησιμοποιώντας αεροσκάφη μισθωμένα με ή χωρίς πλήρωμα από οιονδήποτε αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων τρίτων χωρών, υπό τον όρο ότι όλοι οι συμμετέχοντες στους εν λόγω διακανονισμούς πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τους νόμους και τους κανόνες που κανονικά εφαρμόζονται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη σε ανάλογους διακανονισμούς, όλες οι απαραίτητες εγκρίσεις έχουν εκδοθεί πριν τις σχεδιαζόμενες λειτουργίες και συμμορφώνονται με το Άρθρο 7 και το Άρθρο 8 της παρούσας Συμφωνίας.

Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν θα απαιτήσει από τους αερομεταφορείς που μισθώνουν τον εξοπλισμό τους να κατέχουν δικαιώματα κίνησης σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία.

Η εκμίσθωση με πλήρωμα (πλήρης μίσθωση - wet-leasing) αεροσκάφους αερομεταφορέα τρίτης χώρας από τους διορισμένους αερομεταφορείς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να εκμεταλλευτούν τα δικαιώματα που ορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, θα παραμείνει σε εξαίρεση ή θα ικανοποιεί προσωρινές ανάγκες, υπό την προϋπόθεση ότι στον αερομεταφορέα της εν λόγω τρίτης χώρας δεν έχει απαγορευτεί να εκτελεί πτήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση και/ή τη Νέα Ζηλανδία. Θα υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση των αρμόδιων αρχών τόσο του εκμισθωτή όσο και της αρμόδιας αρχής του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους όπου προορίζεται να εκτελέσει πτήσεις με το πλήρως μισθωμένο αεροσκάφος.

8. Βάσει των νόμων και κανονισμών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένου στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας του Δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να εκτελεί την δική του εξυπηρέτηση εδάφους (αυτοεξυπηρέτηση) ή, κατά την επιλογή του, το δικαίωμα να επιλέγει μεταξύ ανταγωνιστικών προμηθευτών που παρέχουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους εξ' ολοκλήρου ή μερικώς. Όπου οι νόμοι και οι κανονισμοί αυτοί περιορίζουν ή αποκλείουν την αυτοεξυπηρέτηση και όπου δεν υπάρχει αποτελεσματικός ανταγωνισμός μεταξύ προμηθευτών που παρέχουν εξυπηρέτηση εδάφους, κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα αντιμετωπίζεται χωρίς διακρίσεις αναφορικά με την πρόσβασή της σε αυτοεξυπηρέτηση και υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους που παρέχονται από προμηθευτή ή προμηθευτές.

9. Στην διορισμένη αεροπορική(ές) εταιρεία(ες) κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα επιτρέπεται να χρησιμοποιεί, σε σχέση με αερομεταφορά επιβατών και φορτίων,

κάθε συνδυαστική μεταφορά προς ή από κάθε σημείο στη επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Η εν λόγω αεροπορική(ές) εταιρεία(ες) δύνανται να επιλέξει να εκτελεί τις δικές της συνδυαστικές μεταφορές ή να τις παρέχει μέσω διευθετήσεων, συμπεριλαμβανομένου κοινού κωδικού, με άλλους αερομεταφορείς. Οι συνδυαστικές υπηρεσίες μπορούν να προσφέρονται ως υπηρεσία ενδιάμεση υπηρεσία και σε μία τιμή για την συνδυαστική μεταφορά από αέρα και άλλο μέσο μεταφοράς, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες και φορτωτές έχουν ενημερωθεί για τους παρόχους αυτής της μεταφοράς.

10. Σε κάθε διεθνές τμήμα ή τμήματα των συμφωνηθέντων διαδρομών, η διορισμένη αεροπορική εταιρεία εκτελεί διεθνή αερομεταφορά χωρίς κανένα περιορισμό σε σχέση με αλλαγή σε οιοδήποτε σημείο της διαδρομής, στον τύπο ή τον αριθμό του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται· υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά στην εξερχόμενη κατεύθυνση πέρα από το σημείο αυτό είναι συνέχεια της μεταφοράς από την επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία και στην εισερχόμενη κατεύθυνση η μεταφορά στη επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που έχει διορίσει την αεροπορική εταιρεία είναι συνέχεια. της μεταφοράς από περιοχές εκτός του εν λόγω σημείου.

Άρθρο 10
Απαλλαγή από τελωνειακούς δασμούς και Φορολογία

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, βάσει της αμοιβαιότητας, θα εξαιρέσει την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σύμφωνα με την σχετική ισχύουσα νομοθεσία του, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, ειδικούς φόρους κατανάλωσης, φόρους επιθεώρησης και λοιπούς εθνικούς δασμούς και χρεώσεις για αεροσκάφη, καύσιμα, λιπαντικά, αναλώσιμες τεχνικές προμήθειες, ανταλλακτικά συμπεριλαμβανομένων μηχανών, τακτικού εξοπλισμού αεροσκάφους, εφοδίων αεροσκάφους και λοιπών στοιχείων που προορίζονται προς χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με την λειτουργία ή εξυπηρέτηση του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του εν λόγω άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί τα συμφωνημένα δρομολόγια, καθώς επίσης τον εξοπλισμό γραφείου που εισάγεται στην επικράτεια και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας εντός των ορίων των διεθνών αεροδρομίων στα οποία η διορισμένη αεροπορική εταιρεία λειτουργεί, το απόθεμα εισιτηρίων, φορτωτικές εναέριας μεταφοράς και οιοδήποτε σύνηθες διαφημιστικό υλικό που διανέμεται χωρίς χρέωση από την διορισμένη αυτή αεροπορική εταιρεία σύμφωνα με τον σχετικό ισχύοντα νόμο.

2. Οι εξαιρέσεις που εκχωρήθηκαν από το Άρθρο αυτό θα ισχύουν για τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου:

(α) τα οποία εισάγονται στην επικράτεια του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή εκ μέρους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους·

(β) τα οποία παραμένουν πάνω στο αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους·

(γ) τα οποία λαμβάνονται επί του αεροσκάφους της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται προς χρήση κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων·

είτε τα εν λόγω αντικείμενα χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται αποκλειστικά εντός της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που εκχωρεί την εξαίρεση είτε όχι, υπό τον όρο ότι η ιδιοκτησία και/ή η χρήση των αντικειμένων αυτών δεν μεταφέρεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους χωρίς πληρωμή των σχετικών τελωνειακών δασμών και φόρων.

3. Ο τακτικός αεροπορικός εξοπλισμός, καθώς επίσης τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως τηρούνται επί του αεροσκάφους και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών, μπορούν να εκφορτωθούν στο έδαφος του άλλου–Συμβαλλόμενου Μέρους μόνο με την έγκριση των Τελωνειακών Αρχών του Συμβαλλόμενου αυτού Μέρους. Στην περίπτωση αυτή, μπορούν να τεθούν υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών έως την στιγμή που θα επανεξαχθούν ή θα διατεθούν διαφορετικά σύμφωνα με τις ισχύουσες τελωνειακές διατάξεις.

4. Τίποτα στην παρούσα Συμφωνία δεν θα εμποδίσει την Ελληνική Δημοκρατία από το να επιβάλλει, σε βάση μη-διακριτικής μεταχείρισης, φόρους, εισφορές, τέλη, δασμούς, δικαιώματα ή χρεώσεις σε καύσιμα που παρέχονται στο έδαφος της προς χρήση σε αεροσκάφος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που δραστηριοποιείται μεταξύ σημείου στο έδαφος της Ελληνικής Δημοκρατίας και άλλου σημείου στο έδαφος της Ελληνικής Δημοκρατίας ή στην επικράτεια άλλου Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 11
Θεμιτός Ανταγωνισμός

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι κοινός στόχος τους να έχουν δίκαιο και ανταγωνιστικό περιβάλλον και δίκαιες και ίσες ευκαιρίες για τις αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών ώστε να ανταγωνίζονται στην εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές. Επομένως, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα λάβουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν την πλήρη εφαρμογή του στόχου αυτού.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενημερώσουν το ένα το άλλο σχετικά με τους νόμους, πολιτικές και πρακτικές ανταγωνισμού ή τις αλλαγές αυτών και σχετικά με συγκεκριμένους στόχους αυτών' που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την λειτουργία των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία και θα προσδιορίσουν τις αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή τους.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμμερίζονται τους στόχους της συμβατότητας του Νόμου περί Ανταγωνισμού και της αποτελεσματικής εφαρμογής του.

4. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στο βαθμό που επιτρέπουν οι νόμοι και οι κανονισμοί τους, θα βοηθούν το ένα τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου, παρέχοντας καθοδήγηση για την συμβατότητα κάθε προτεινόμενης πρακτικής της αεροπορικής εταιρείας με τους νόμους και τις πολιτικές περί ανταγωνισμού.

5. Εάν ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη πιστεύει ότι οι δωρισμένες αεροπορικές εταιρείες του υπόκεινται σε διακρίσεις ή αθέμιτες πρακτικές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς ή επηρεάζουν δυσμενώς την δίκαιη και ισότιμη ευκαιρία των αεροπορικών εταιρειών του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους να ανταγωνιστεί παρέχοντας τις αεροπορικές υπηρεσίες που διέπονται από την παρούσα Συμφωνία, μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις και να ενημερώσει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τους λόγους της δυσαρέσκειας του. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα λάβουν χώρα όχι αργότερα από (15) ημέρες μετά την παραλαβή του αιτήματος.

6. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταφέρουν να πάρουν μία απόφαση για το πρόβλημα μέσω διαβουλεύσεων, κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να επικαλεστεί τον μηχανισμό επίλυσης διαφορών σύμφωνα με το Άρθρο 18 της παρούσας Συμφωνίας για την επίλυση της διαφοράς.

Άρθρο 12
Τέλη Χρήσης

1. Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέπει να επιβληθούν δίκαια και εύλογα τέλη για τη χρήση των αερολιμένων και λοιπών εγκαταστάσεων υπό τον έλεγχό του.

2. Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενθαρρύνει διαβουλεύσεις για τα τέλη χρήσης μεταξύ της αρμόδιας αρχής του για την επιβολή τελών ή της υπηρεσίας αερολιμένα ή του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και τις εγκαταστάσεις που παρέχονται από αυτές τις αρχές επιβολής τελών ή την υπηρεσία του παρόχου, όπου είναι πρακτικό μέσω των αντιπροσωπευτικών οργανισμών των αεροπορικών αυτών εταιρειών. Εύλογη προειδοποίηση για κάθε πρόταση για αλλαγές στα τέλη χρήσης πρέπει να δίνεται στους εν λόγω χρήστες ώστε να μπορούν να εκφράσουν τις απόψεις τους πριν γίνουν οι αλλαγές. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενθαρρύνει περαιτέρω, την αρμόδια αρχή του για την επιβολή τελών ή τον πάροχο υπηρεσιών και τους εν λόγω χρήστες να ανταλλάσσουν κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τα τέλη χρήσης.

Άρθρο 13
Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Στις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα παρέχονται δίκαιες και ίσες ευκαιρίες για να ανταγωνιστούν στην εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λάβει όλα τα κατάλληλα μέτρα στα πλαίσια της αρμοδιότητάς του για να εξαλείψει κάθε μορφή διάκρισης και αντι-ανταγωνιστικών ή επιθετικών πρακτικών στην άσκηση των δικαιωμάτων που καθορίζονται στην παρούσα Συμφωνία.

3. Κατά την εκτέλεση των συμφωνημένων δρομολογίων, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λάβουν υπόψη τους τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ώστε να μην επηρεάσουν αδικαιολόγητα τα. δρομολόγια που το τελευταίο παρέχει στο σύνολο ή τμήμα των ίδιων διαδρομών.

4. Τα συμφωνημένα δρομολόγια που εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν ως πρωταρχικό τους στόχο την παροχή, σε εύλογο συντελεστή φόρτωσης, επαρκούς χωρητικότητας για την μεταφορά των υφιστάμενων και εύλογα αναμενόμενων απαιτήσεων για μεταφορά επιβατών, φορτίων και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

5. Πρόβλεψη για μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου που λαμβάνεται τόσο επί του αεροσκάφους αλλά και εκφορτώνεται στα σημεία των διαδρομών που θα καθοριστούν στα εδάφη κρατών διαφορετικών από εκείνο που διορίζει την αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνηθεί μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

6. Η χωρητικότητα που θα παρασχεθεί από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών για τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθεί από τις Αεροναυτικές Αρχές.

7. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο (5) ανωτέρω, θα καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας. Έως την επίτευξη ανάλογης συμφωνίας, η χωρητικότητα που προβλέπεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμείνει ως έχει.

8. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλουν, εάν ζητηθεί, τα προγράμματα πτήσεων προς έγκριση στις Αεροναυτικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όχι αργότερα από τριάντα ημέρες πριν την έναρξη των δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές. Αυτό παρομοίως, θα ισχύει για μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, το χρονικό αυτό όριο μπορεί να μειωθεί υπό την προϋπόθεση έγκρισης από τις εν λόγω Αρχές.

Άρθρο 14
Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια αναφορικά με διεθνή δρομολόγια που εκτελούνται προς/από/διαμέσου της επικράτειας κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, θα καθορίζονται από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία σε εύλογα επίπεδα, με την δέουσα προσοχή να δίνεται σε όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων λειτουργίας εύλογου κέρδους και άλλων εμπορικών παραμέτρων στην αγορά.

2. Τα τιμολόγια που καθορίζονται βάσει της παραγράφου (1) πιο πάνω, δεν θα απαραίτητο να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στις αεροναυτικές αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Παρά το γεγονός αυτό, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να επεμβαίνει έτσι ώστε:

α) να εμποδίζονται παράλογες διακρίσεις τιμών ή πρακτικών·

β) να προστατεύονται οι καταναλωτές από τιμές που είναι υπερβολικά υψηλές ή περιοριστικές λόγω κατάχρησης της δεσπόζουσας θέσης· και

γ) να προστατεύονται οι αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές λόγω επιχορήγησης ή υποστήριξης.

Άρθρο 15
Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

Οι Αεροναυτικές Αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροναυτικές Αρχές του άλ-

λου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν αιτήματός τους, τις εν λόγω πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην κυκλοφορία που διεξάγεται βάσει των συμφωνημένων δρομολογίων από την διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους και από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως συνήθως ετοιμάζονται και υποβάλλονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις Εθνικές Αεροναυτικές Αρχές. Οιαδήποτε πρόσθετα στατιστικά δεδομένα κυκλοφορίας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους που πιθανώς επιθυμούν οι Αεροναυτικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροναυτικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατόπιν αιτήματος, θα υπόκεινται σε κοινή συζήτηση και συμφωνία μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

Άρθρο 16
Διαβουλεύσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή η Αεροναυτική Αρχή του μπορεί ανά πάσα στιγμή, να ζητήσει διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροναυτικές Αρχές του.

2. Η διαβούλευση που αιτήθηκε από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις Αεροναυτικές Αρχές του θα ξεκινήσει εντός μίας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος.

Άρθρο 17
Τροποποιήσεις

1. Εάν κάποιο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη επιθυμεί να τροποποιήσει κάποια διάταξη της παρούσας Συμφωνίας, θα ζητήσει διαβουλεύσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας.

2. Οιαδήποτε τροποποίηση στην παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ όταν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη έχουν ειδοποιήσει το ένα το άλλο μέσω της διπλωματικής οδού για την εκπλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους αναφορικά με την σύναψη και έναρξη ισχύος των διεθνών συμφωνιών.

Άρθρο 18
Διευθέτηση Διαφορών

1. Εάν κάποια διαμάχη προκύψει μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών αναφορικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη καταρχήν θα προσπαθήσουν να την επιλύσουν με διαπραγματεύσεις.

2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταφέρουν να φθάσουν σε διακανονισμό μέσω διαπραγμάτευσης, μπορούν να συμφωνήσουν και να παραπέμψουν την διαμάχη για συμβουλευτική γνωμοδότηση σε κάποιο άτομο ή αρχή.

3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταφέρουν να φθάσουν σε διακανονισμό σύμφωνα με τις παραγράφους (I) και (2) ανωτέρω, η διαμάχη θα παραπεμφθεί με κοινή συμφωνία των Μερών σε Δικαστήριο τριών διαιτητών. Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ορίσει έναν διαιτητή εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής από κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη από το άλλο ειδοποίησης μέσω της διπλωματικής οδού, ζητώντας διαιτησία της διαμάχης από το εν λόγω Δικαστήριο και οι δύο διαιτητές που ορίστηκαν γι' αυτό το λόγο θα καθορίσουν με κοινή συμφωνία τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος, θα είναι ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου εντός μίας περαιτέρω περιόδου εξήντα (60) ημερών. Εάν κάποιο από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν καταφέρει να ορίσει τον διαιτητή του εντός της περιόδου που καθορίζεται ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν έχει οριστεί εντός της καθορισμένης περιόδου, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να ζητήσει από κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη να διορίσουν έναν διαιτητή ή διαιτητές όπως απαιτεί η περίπτωση· υπό την προϋπόθεση ότι ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος ενός εκ των Συμβαλλόμενων Μερών, ο αρχαιότερος Αντιπρόεδρος του Συμβουλίου ή εάν είναι υπήκοος, το αρχαιότερο Μέλος του Συμβουλίου το οποίο δεν είναι υπήκοος μπορεί να αιτηθεί να προβεί στους διορισμούς ανάλογα με την περίπτωση. Ο τρίτος διαιτητής ωστόσο, θα είναι υπήκοος τρίτου κράτους και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Δικαστηρίου και θα καθορίσει τον τόπο όπου θα διεξαχθεί η διαιτησία.

4. Το Δικαστήριο θα καθορίσει τις δικές του διαδικασίες.

5. Τα έξοδα του Δικαστηρίου θα μοιραστούν εξίσου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών.

δ. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται με κάθε απόφαση, που δίδεται σε εφαρμογή του παρόντος Άρθρου.

7. Εάν και για όσο κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του δεν καταφέρει να συμμορφωθεί με απόφαση που δίνεται βάσει της παραγράφου (3) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, αναστείλει ή ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια που είχαν παραχωρηθεί δυνάμει της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 19
Τερματισμός

Κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί ανά πάσα στιγμή να ενημερώσει εγγράφως το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για την πρόθεση του να τερματίσει την παρούσα Συμφωνία μέσω τις διπλωματικής οδού· η εν λόγω ειδοποίηση θα κοινοποιείται ταυτόχρονα στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Στην περίπτωση αυτή η Συμφωνία θα τερματίζεται δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός εάν η ειδοποίηση για τερματισμό αποσύρεται με συμφωνία πριν την λήξη της περιόδου αυτής. Σε περίπτωση απουσίας βεβαίωσης παραλαβής. από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, ή ειδοποίηση θα θεωρείται πως έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 20
Συμμόρφωση με Πολυμερείς Συμβάσεις

Εάν μία γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών τεθεί σε ισχύ αναφορικά και με τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημα της θα θεωρηθούν πως έχουν τροποποιηθεί ανάλογα.

Άρθρο 21
Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημα αυτής και όλες οι τροποποιήσεις αυτών θα καταχωρηθούν στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 22
Έναρξη Ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία ανταλλαγής μέσω της διπλωματικής οδού, των έγγραφων ειδοποιήσεων μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών που ενημερώνουν το ένα το άλλο για την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών νομικών τους διαδικασιών που είναι απαραίτητες για το σκοπό αυτό.

Προς πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφοντες, πληρεξούσιοι που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στην Λειψία (Leipzig) σε δύο πρωτότυπα αντίγραφα, στις 28 Μαΐου 2015 στην Αγγλική γλώσσα.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας	Για την Κυβέρνηση της Νέας Ζηλανδίας
(υπογραφή)	(υπογραφή)
Θεοπίστη Πέρκα	Σάιμον Μπρίτζες (Simon Bridges)
Γενική Γραμματέας Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	Υπουργός Μεταφορών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
Μέρος 1ο
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Οι διορισμένες αεροπορικές γραμμές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα δικαιούνται να εκτελούν τακτικές διεθνείς αερομεταφορές μεταξύ των σημείων στις ακόλουθες διαδρομές:

Α.- Διαδρομές που θα εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Νέας Ζηλανδίας

Σημεία Αναχώρησης	Ενδιάμεσα Σημεία	Σημεία Προορισμού	Σημεία Πέραν
Σημεία στη Νέα Ζηλανδία	Οποιασδήποτε Σημεία	Οποιαδήποτε Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιασδήποτε Σημεία

Β.- Διαδρομές που θα εκτελούνται από την(ις) διορισμένη(ες) αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας

Σημεία Αναχώρησης	Ενδιάμεσα Σημεία	Σημεία Προορισμού	Σημεία Πέραν
Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιασδήποτε Σημεία	Οποιαδήποτε Σημεία στη Νέα Ζηλανδία	Οποιασδήποτε Σημεία

Μέρος 2ο
Λειτουργική Ευελιξία

Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών μπορεί, σε κάποια ή σε όλες τις πτήσεις και κατ' επιλογή της να:

1. Εκτελεί πτήσεις προς μία ή και προς τις δύο κατευθύνσεις·
2. Συνδυάζει διαφορετικούς αριθμούς πτήσης σε ένα δρομολόγιο·
3. Εξυπηρετεί σημεία πριν, ενδιάμεσα σημεία και σημεία πέραν και σημεία στα εδάφη των Συμβαλλόμενων Μερών στις διαδρομές με κάθε συνδυασμό και με οιαδήποτε σειρά·
4. Παραλείπει στάσεις σε κάθε σημείο ή σημεία·
5. Μεταφέρει την κίνηση από οποιοδήποτε από τα αεροσκάφη της σε οποιοδήποτε, από τα άλλα αεροσκάφη της σε κάθε σημείο της διαδρομής· και
6. Εξυπηρετεί σημεία πριν από κάθε σημείο στα εδάφη της με ή χωρίς αλλαγή αεροσκάφους ή αριθμού πτήσης και μπορεί να διατηρεί και να διαφημίζει τις εν λόγω υπηρεσίες στο κοινό ως ενδιάμεσες υπηρεσίες χωρίς περιορισμό στην κατεύθυνση ή γεωγραφικό περιορισμό και χωρίς απώλεια οποιουδήποτε δικαιώματος μεταφοράς κίνησης που διαφορετικά επιτρέπεται βάσει της παρούσας Συμφωνίας, υπό την προϋπόθεση ότι, με εξαίρεση τις υπηρεσίες όλων των φορτίων, η υπηρεσία εξυπηρετεί σημείο στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει τις αεροπορικές εταιρείες.

Μέρος 3ο
Μη-Τακτικές Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές

Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους που έχουν διοριστεί σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία να λειτουργούν βάσει του παρόντος Παραρτήματος, θα έχουν το δικαίωμα να εκτελούν μη-τακτικές διεθνείς αεροπορικές μεταφορές σε διαδρομές που καθορίζονται και συμφωνούν με τα δικαιώματα που.,εκχωρούνται για τακτικές υπηρεσίες . στην παρούσα Συμφωνία.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of New Zealand

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimal government interference and regulation;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Noting the Agreement between the European Community and New Zealand on certain aspects of air services of 21 June 2006;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.

b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.

c. The term "Agreement" means this Agreement, its Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

d. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

g. The term "territory" in relation to a State has the meaning of Article 2 of the Convention provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau.

h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.

k. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

l. The term "Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the EU Treaties.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party as follows:

   a. To fly, without landing, across the territory of the other Contracting party;

   b. To make stops in the said territory for non traffic purposes; and

   c. To make stops in the said territory at the points on the route(s)specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided :

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

i. the airline is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law;
ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
iii. the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and
iv. the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway or the Swiss Confederation and/or nationals of those other states;

b) in the case of an airline designated by New Zealand:

i. it has its principal place of business and place of incorporation in New Zealand; and
ii. New Zealand has and maintains effective regulatory control of the airline; and

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied - in conformity with the provisions of the Convention - to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph (2), a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Suspension and Revocation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline by the other Contracting Party, where:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

i. the airline is not established in the territory of Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Union law; or
ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
iii. the airline does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; or
iv. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway or the Swiss Confederation and/or nationals of those other states; or
v. the airline is already authorised to operate under a bilateral air service agreement between New Zealand and another Member State and New Zealand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or
vi. the airline designated holds an Air Operators Certificate issued by another Member State and there is no bilateral air services agreement between New Zealand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to an airline designated by New Zealand;

b) in the case of an airline designated by New Zealand:

i. the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of New Zealand;
ii. effective regulatory control of the airline is not maintained in New Zealand;

c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or

d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 16 of this Agreement.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permissions of a designated airline of the other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement.

Article 5
Applicability of laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Union, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were

issued or validated are equal or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7
Aviation Safety Provisions

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained, in respect of an airline designated by the other Contracting Party, in any area relating to air crew, aircraft, or the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline..

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and

obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required to do so by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Contracting Party may take interim action at prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transport.

2. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.
If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party, the other Contracting Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Contracting Party's airline.

6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or codesharing arrangements, with:

a) an airline or airlines of either Contracting Party; and

b) an airline or airlines of a third country;

provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned and meet the requirements normally applied to such arrangements; such as protection and information to passenger for liability.

Each airline involved in code-sharing arrangements shall make clear to the purchasers at the point of sale, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline/or airlines the purchaser is entering into contractual relationship.

Each code-sharing frequency operated by the designated airlines of either country will count as one (1) frequency, whereas the code-sharing services of the marketing carrier will not be counted as a frequency.

All code-share arrangements shall have the prior approval of the appropriate aeronautical authorities at least 30 days before implementation.

7. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft leased with or without crew from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements, all necessary approvals have been issued before the intended operations and theycomply with Article 7 and Article 8 of this Agreement.

Neither Contracting Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.

The leasing with crew (wet-leasing) of an aircraft of an air carrier of a third country, by the designated air carriers of each Contracting Party, in order to exploit the rights set out in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs, provided that the air carrier of such third country is not prohibited to operate in the European Union and/or New Zealand. It shall be submitted for prior approval to competent auhtorities of both the lessor and the and to the competent authority of the other Contracting Party to where it is intended to operate the wet-leased aircraft.

8. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

9. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Contracting Party. Such airline(s) may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

10. On any international segment or segments of the agreed routes, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that the transportation, in the outbound direction, beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Article 10
Exemption from customs duties and taxation

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable legislation from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air way bills and usual publicity material distributed without charge by that designated airline under its relevant applicable law.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party ;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party without the payment of the relevant customs duties and taxes.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs provisions in force.

4. Nothing in this Agreement shall prevent the Hellenic Republic from imposing, on a non- discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party that operates between a point in the territory of the Hellenic Republic and another point in the territory of the Hellenic Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 11
Fair Competition

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. The Contracting Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

3. The Contracting Parties share the objectives of compatibility of Competition law and of its effective application.

4. The Contracting Parties shall to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws and policies.

5. If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices that would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing the air services governed by this Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than (15) days after the receipt of the request.

6. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 of this Agreement to resolve the dispute.

Article 12
User Charges

1. Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority or airport or air navigation service provider and airlines using the service and facilities provided by those charging authorities or service provider, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authority or service provider and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 13
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.

3. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

4. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

5. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.

6. The capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.

7. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph (5) above shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

8. The designated airlines of each Contracting Party shall, if requested, submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 14
Air Transport Tariffs

1. The tariffs in respect of international air services operated to/from/through the territory of either Contracting Party shall be established by the designated airline at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and other commercial considerations in the marketplace.

2. The tariffs established under paragraph (1) above shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding this, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;

b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c) protect airlines from prices that are artificially low due to subsidy or support.

Article 15
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their National Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 16
Consultations

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 17
Amendment

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it shall request consultations in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

2. Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels of the fulfillment of their internal legal procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

Article 18
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, the dispute may be referred by mutual agreement of the Parties to a Tribunal of three arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the two arbitrators so appointed shall designate by common agreement the third arbitrator, who shall be the President of the Tribunal within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of

the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

4. The Tribunal shall determine its own procedures.

5. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

6. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

7. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 19
Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20
Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annex shall be deemed to be amended accordingly.

Article 21
Registration

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the exchange, through diplomatic channels, of written notifications between the Contracting Parties informing each other of the completion of their relevant internal legal procedures necessary to this end.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done at Leipzig in two authentic copies, this 28th day of May 2015 in the English language.

For the Government of
the Hellenic Republic

Theopisti Perka
Secretary General
of Infrastructure, Transport
and Networks

For the Government of
New Zealand

Simon Bridges
Minister of Transport

ANNEX

Section 1
ROUTE SCHEDULE

Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A.- Routes to be operated by the designated airlines of New Zealand :

Points Of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in New Zealand	Any Points	Any Points in the Hellenic Republic	Any Points

B.- Routes to be operated by the designated airline(s) of the Hellenic Republic

Points Of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in the Hellenic Republic	Any Points	Any Points in New Zealand	Any Points

Section 2
Operational Flexibility

The designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airlines.

Section 3
Non-Scheduled International Air Transport

Airlines of each Contracting Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall have the right to operate non-scheduled international air transport over the routes specified and in accordance with the rights granted for scheduled services in this Agreement.

Άρθρο δεύτερο
Μετακινήσεις μαθητών που συμμετέχουν στις πανελλαδικές εξετάσεις

1. Στους υποψηφίους για τις εξετάσεις εισαγωγής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, οι οποίοι αποφοιτούν το έτος συμμετοχής τους στις εξετάσεις αυτές και εξετάζονται σε άλλη σχολική μονάδα από αυτή που κατέθεσαν αίτηση/δήλωση συμμετοχής επειδή το σχολείο αυτό δεν χρησιμοποιείται ως εξεταστικό κέντρο κατά τη διεξαγωγή των εξετάσεων, μπορεί να καλύπτονται τα έξοδα μετακίνησης, διαμονής και διατροφής αυτών και ενός συνοδού τους. Η αποζημίωση αυτή καταβάλλεται εφόσον η απόσταση του σχολείου υποβολής της αίτησης/ δήλωσης συμμετοχής στις εξετάσεις και του εξεταστικού κέντρου, καθώς και οι συγκοινωνιακές συνθήκες επιβάλλουν τη διαμονή τους στην έδρα του σχολείου που εξετάζονται. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται οι ειδικότερες κατηγορίες δικαιούχων, οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες, καθώς και το ύψος των καλυπτόμενων ημερησίως δαπανών ανά υποψήφιο και συνοδό και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης.

2. Η παρ. 6 του άρθρου 1 του Ν. 2909/2001 (Α΄ 90) καταργείται.

Άρθρο τρίτο

Συνίσταται, στην Τράπεζα της Ελλάδος, ειδικός λογαριασμός για την αρωγή των προσφύγων. Η διαχείριση του ειδικού λογαριασμού διενεργείται, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων περί δημοσίου λογιστικού, κρατικών προμηθειών, δημοσίων επενδύσεων, ανάθεσης μελετών, σύναψης συμβάσεων, καθώς και κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται τα όργανα και ο τρόπος διαχείρισης του λογαριασμού και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για τη λειτουργία του.

Άρθρο τέταρτο
Ρύθμιση θεμάτων λειτουργίας και χρηματοδότησης της εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ»

1. Στην παρ. 2.2 τον άρθρου 132 του Ν. 4199/2013 (Α΄ 216), μετά την περίπτωση α΄ προστίθεται υποπερίπτωση αα΄ ως εξής:

«(αα) Να επιχορηγείται και από το Ταμείο Χρηματοδοτήσεως Δικαστικών Κτιρίων «ΤΑ.Χ.ΔΙ.Κ.» για την κατασκευή, συντήρηση - επισκευή κτιρίων και εξοπλισμό αυτών που καλύπτουν αποκλειστικά τις υπηρεσίες αρμοδιότητας του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Η επιχορήγηση πραγματοποιείται με βάση τον προϋπολογισμό μελέτης έργου, που εκπονεί η εταιρεία «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ» και συνοδεύεται από πρόγραμμα χρηματορροών, που περιλαμβάνει το ποσό της προκαταβολής και τις τμηματικές καταβολές μέχρι και την εξόφληση του συμβατικού τιμήματος και τυχόν αδιάθετο ποσό της επιχορήγησης αποδίδεται στο «ΤΑ.Χ.ΔΙ.Κ..».

2. Στην παρ. 2 του άρθρου 132 του Ν. 4199/2013 (Α΄ 216) η παράγραφος 2.3 αναριθμείται ως 2.4 και προστίθεται νέα 2.3 ως εξής:

«2.3. Για την κάλυψη αναγκών σε κτιριακές εγκαταστάσεις και εξοπλισμό των κάθε είδους υπηρεσιών του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, του Υπουργείου Υγείας και του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και των εποπτευόμενων νομικών προσώπων, υποβάλλεται έγγραφο του αρμόδιου υπουργού προς την εταιρεία «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ», προκειμένου να γίνει σχετική ένταξη στο πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό της εταιρείας. Ειδικώς για τις ανάγκες της σχολικής στέγης και του εξοπλισμού των δημόσιων σχολείων η εταιρεία διαμορφώνει το πρόγραμμά της λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις των δήμων στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους».

3. Στην παρ. 6 του άρθρου 132 του Ν. 4199/2013 (Α΄ 216) προστίθενται νέες παράγραφοι 6.6. και 6.7. ως εξής:

«6.6. Υπόλοιπα των επιχορηγήσεων του «ΤΑ.Χ.ΔΙ.Κ.» προς τη «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΕ» , που περιήλθαν στην «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ» μετά τη συγχώνευσή της με αυτή, τα οποία έμειναν αδιάθετα μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος, παραμένουν σε αυτή για να χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη αναγκών των υπηρεσιών αρμοδιότητας του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, είναι δε νόμιμη η πραγματοποιηθείσα χρήση τους για τον ίδιο σκοπό.

6.7. Η κυριότητα του κινητού εξοπλισμού της εταιρίας «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ», που περιήλθε στο «ΤΑ.Χ.ΔΙ.Κ» σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 112 του Ν. 4055/2012, περιέρχεται στο Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για την εξυπηρέτηση των αναγκών των υπηρεσιών του και των εποπτευομένων από αυτό νομικών προσώπων, με εξαίρεση τον ηλεκτρονικό, μηχανογραφικό εξοπλισμό και τα αυτοκίνητα με αριθμούς κυκλοφορίας ΙΗΙ 5505 SKODA OCTAVIA και ΙΗΕ 1055 AUDI A4 που περιέρχονται στην κυριότητα της εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ.»».

Άρθρο πέμπτο

Η παρ. 4 του άρθρου 43 του Ν. 2773/1999 (Α΄ 286) καταργείται.

Άρθρο έκτο
Τροποποίηση του Ν. 2960/2001 (Α΄ 265) «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας και άλλες διατάξεις»

Στην παρ. 1 του άρθρου 78 του Ν. 2960/2001 προστίθεται περίπτωση ιβ΄ με το εξής περιεχόμενο:

«ιβ) Από 1.1.2016, το φυσικό αέριο της περίπτωσης ιη΄της παραγράφου 1 του άρθρου 73 που παραλαμβάνεται από βιομηχανίες ή βιοτεχνίες και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά ως πρώτη ύλη για την παραγωγή των προϊόντων τους, εξαιρουμένων των ενεργειακών προϊόντων».

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι, οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες, οι απαιτούμενοι έλεγχοι, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την απαλλαγή από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης του φυσικού αερίου, σύμφωνα με την περίπτωση αυτή.

Εξαιρούνται της απαλλαγής οι επιχειρήσεις με ληξιπρόθεσμες οφειλές προς τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης και τους εργαζομένους.»

Άρθρο έβδομο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται, από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 22 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 11 Απριλίου 2016

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΙΛΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

ΥΓΕΙΑΣ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΞΑΝΘΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΤΡΥΦΩΝΑΣ ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΛΙΑΡΑΚΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 11 Απριλίου 2016

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

01000631204160032

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 79 054
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr